

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1139 de 2017

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL
DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de agosto de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Omar Lafluf y Adrián Peña.

Invitados: Señores cooperativistas del transporte del departamento de Montevideo, Marcelo Quintas, Pablo Coronel, Leonardo Ayala y Jean Gabriel Latour.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee)

Han ingresado dos proyectos a la Comisión. Uno de ellos refiere a la designación del puente sobre el río Santa Lucía ubicado en la Ruta Nacional Nº 11, con el nombre “Ruta del Éxodo -Paso del Soldado” y el otro, a la designación del tramo de la Ruta Nacional Nº 81, comprendido entre el kilómetro 0, Santa Lucía, y el kilómetro 97,100, Montes, departamento de Canelones, con el nombre de Evaristo Guerra Mattos.

A continuación recibiremos a la delegación que teníamos agendada para el día de hoy.

(Ingresa a sala una delegación de cooperativistas de COETC)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de cooperativistas de COETC, integrada por los señores Marcelo Quintas, Pablo Coronel, Leonardo Ayala y Jean Gabriel Latour, quienes solicitaron una entrevista para hablar sobre la situación del transporte en el departamento de Montevideo.

Tienen la palabra para hacer su planteo.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Buenos días.

Lo primero que queremos aclarar es que esta es una delegación de compañeros cooperativistas, más allá de nombres de empresas. Nos regimos por la bandera del cooperativismo, la bandera de nuestras familias.

En los últimos meses hemos tenido una gran preocupación por la situación en el sector, más aún luego del cierre de la empresa Raincoop. Cabe señalar que ese cierre todavía no ha culminado. Hay veintidós compañeros -algunos dicen que son veintidós; otros actores, diecisiete- que están pasando muy mal. Este mes se les termina el seguro de desempleo y no hay ninguna solución a corto plazo, a pesar de que el gobierno departamental de Montevideo y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se comprometieron a dar una solución a todos los compañeros de la ex Raincoop.

También cabe aclarar que ochenta compañeros han quedado fuera del sistema -el sistema fabuloso que hemos tenido que vivir quienes trabajábamos en la ex Raincoop, gracias al intendente- ; se tuvieron que ir por diferentes motivos. En este momento, tenemos una demanda judicial por aquellas personas que el Intendente dejó fuera del sistema y obligó a jubilarse. Estamos hablando de los compañeros que cumplían cincuenta y ocho años y se consideró que tenían causal jubilatoria. Esos compañeros están litigando en contra de los que seguimos activos y quieren que nosotros nos hagamos cargo de un fondo de solidaridad que creó la Intendencia.

Además de esto, se da otra situación que nos alerta no solo como integrantes de una cooperativa, sino como cooperativistas, como grupo que viene siguiendo todas las políticas que se quieren aplicar o la variación de políticas que se quiere realizar en el sistema de transporte de Montevideo. Sabemos muy bien -así lo manifesté en el mes de noviembre, cuando estuve con los compañeros de la ex Raincoop- que Raincoop era la punta de la madeja para realizar una reforma del transporte a costilla de sus trabajadores.

El 23 de mayo de 2016, el señor Juan Salgado envió una propuesta al señor intendente, según la cual se quedaría con cuarenta y un permisos de la ex Raincoop y tomaría a cien cooperativistas como empleados. De acuerdo con esta propuesta, Cutcsa no tenía que aumentar su capacidad de unidades. Quiere decir que se llevaba los

permisos, pero no aumentaba la cantidad de coches. Además se planteaba bajar el precio del boleto en menos de $ 1.

En aquel momento, miramos de reojo esta propuesta. Posteriormente, hubo manifestaciones del señor Salgado, hablando de la ineficiencia del sistema cooperativo. También hubo declaraciones del intendente Martínez en las que hablaba mal del sistema cooperativo; dijo que los cooperativistas estábamos en contra de la rebaja del boleto. Ante esto, nuestra herramienta sindical salió a defender nuestra posición, señalando que queríamos un boleto popular y no la rebaja del boleto a costilla del trabajador.

En estos últimos meses, la Intendencia de Montevideo presentó un proyecto que prevé la salida de 1751 compañeros del Sistema de Transporte de Montevideo en un plazo de siete años. Empezamos a estudiar el proyecto y a ver los números. Los integrantes del sistema cooperativo -no hablamos de empresas- vemos esta iniciativa con mucha preocupación, más aún teniendo en cuenta un trabajo que ha realizado la Intendencia que se inclina hacia el sistema de la sociedad anónima, atacando el sistema de cooperativas. Al respecto, se hace un estudio sobre los costos de los aportes del sistema cooperativo y de las sociedades anónimas. Esto está vinculado a una cuestión sobre la que ya habíamos hablado en el mes de noviembre, cuando nos reunimos por la situación de Raincoop. Me refiero a la diferencia tributaria que existe entre el sistema cooperativo y las sociedades anónimas. En ese sentido, hay una denuncia del edil Martínez, del departamento de Maldonado, del Frente Amplio, que refiere a la tributación de las empresas de transporte que son sociedades anónimas, las famosas sociedades de hecho.

También existe una denuncia en el BPS -creo que la hizo la Asociación de Trabajadores de Copsa- por la variación en la aportación entre el sistema cooperativo y las sociedades anónimas.

Esta es una cuestión muy compleja que nosotros queremos trasmitir a todos por igual, sin banderas políticas. No nos interesa venir al despacho de un diputado del Frente Amplio, del Partido Nacional o del Partido Colorado. Nuestra intención es que todos sepan qué pensamos al respecto y trasmitirles los datos que se vienen manejando en cuanto al transporte. Reitero: queremos comentarles a todos cuál es nuestro pensamiento y nuestro malestar como trabajadores y como cooperativistas.

Queremos ver si podemos lograr alguna modificación de los procedimientos que nos quiere aplicar la Intendencia de Montevideo.

Uno de los primeros planes que se puso en práctica fue la reducción de las horas valle, es decir, de baja producción. Se manifiesta que ha habido un descenso notorio en la venta de boletos. Sin embargo, en el sistema cooperativo no hemos tenido problemas al respecto. Sí lo tiene la empresa Cutcsa. La propuesta de las horas valle corresponde al plan Cutcsa, que fue integrado a la Intendencia de Montevideo. Entonces, también venimos a avisarles que el plan que se aplicará lo realizó Cutcsa para poder sobrevivir. Nuevamente, la empresa que se considera más eficiente tiene un gran problema: no le están dando los números. Todo el mundo pensaba que la caída de Raincoop era para salvar a las cooperativas. Sin embargo, era para salvar a Cutcsa, pero los números le salieron mal.

La reducción de las horas valle no solo perjudicará al sistema cooperativo, sino también a la ciudadanía. Nuestras líneas de la periferia, donde Cutcsa no llega, en lugar de pasar cada doce minutos, tenemos que pasar cada dieciocho. ¿A quién perjudicamos con esto? Obviamente, al ciudadano. El ciudadano en lugar de viajar cómodamente en

horas de baja demanda, viajará como ganado, como si fuera hora pico. Ya estamos viviendo eso.

Cutcsa, a través del señor Juan Salgado, ha manifestado que tiene mucho salones ociosos, es decir, muchos permisos que hoy le están sobrando. Como cooperativistas, nos preguntamos por qué no se devuelven a la Intendencia esos permisos que le sobran. Tiene permisos para varias líneas, como la 4, 101, 107, 171, 172, 134, pero hoy no los está utilizando.

Las usa para competir con el sistema cooperativo, para matar el sistema cooperativo. Refuerzan las líneas que compiten con el sistema cooperativo para sacarnos capacidad de venta de boletos. Eso es algo desleal desde la empresa.

Cuando nosotros vemos un proyecto propuesto por la Intendencia de Montevideo que lo único que hace es favorecer a la sociedad anónima, nos ponemos en alerta. Entonces ¿por qué no se devuelven los permisos si no son usados?

Hace cuestión de un mes, hicimos un comentario en un programa radial -la emisora está en la avenida 18 de Julio- acerca de que no veíamos pasar un coche 4 desde hacía tiempo. Luego de eso, empezaron a circular los coches 4 a Punta de Rieles. Eso nos llama mucho la atención.

Queremos que estudien el tema y, si no nos pueden dar una mano, pretendemos que sean imparciales. Estamos hablando de mil ochocientas familias incluidas en el sistema cooperativo. La experiencia horrible que tuvimos con Raincoop no queremos volver a vivirla. El compañero Leonardo Ayala es la segunda vez que pasa por una experiencia similar; él viene de la ex Cotsur y ahora le tocó vivir el proceso sangriento de Raincoop. Me gustaría que él diera una opinión sobre la diferencia en la transición de Cotsur y la muerte de Raincoop. No queda duda que fue para favorecer a la empresa mayoritaria del mercado. Cada día que pasa nos seguimos enterando de cosas nuevas y va cerrando el puzle.

SEÑOR LATOUR (Jean).- ¿En qué se perjudica al ciudadano en todo esto? No es un tema solo de las cooperativas.

Acá hay una ironía muy grande. Se habló muchísimo -lo asumimos como natural- en contra de los monopolios públicos cuando, su única finalidad, es brindar un servicio social y generar ingresos al Estado que luego se utilizan para cubrir los gastos de la sociedad. No les voy a explicar a ustedes la composición de un presupuesto. Si sacamos pensiones, jubilaciones, servicios públicos y seguridad pública, lo que queda es muy poco. Al mismo tiempo que se critica a los monopolios públicos -que son en beneficio de la sociedad-, se defiende abiertamente el monopolio privado sin que haya ninguna justificación para ello.

Es doloroso ver a compañeros, a militantes de décadas -que ocupaban un cargo en la Intendencia de Canelones o en la corporación metropolitana-, decir que apostaron a las cooperativas y, a los cinco minutos, argumentar que en veinte años ellos vislumbran solo una empresa en toda el área metropolitana. Eso fue dicho delante de todos los compañeros en el club Coetc. Asumimos desde el Estado trabajar para que un monopolio privado sea el único operador de toda el área metropolitana.

No voy a explicarles -porque ya lleva décadas- las dificultades que tuvo la intendencia -desde siempre- para lidiar con Cutcsa, aun en los momentos en los que los intendentes tuvieron la mejor buena voluntad; no es fácil lidiar con un monopolio que puede hacer un chantaje abierto y descarado. En el período anterior, a las autoridades de Tránsito y Transporte de la intendencia no se las entrevistaba. Salía a la prensa

abiertamente el señor Salgado a modo de vocero oficial del transporte de Montevideo, y hoy también lo es.

Entonces, si la empresa, con su posición dominante ya es prácticamente inmanejable, imaginemos un monopolio en toda el área metropolitana. La legislación que se aprueba acá no tiene validez dentro de Cutcsa. Esto que yo digo puede sonar un poco excesivo, pero no. Pensemos lo siguiente. Cuando se instrumentó el IRPF, el contador Danilo Astori dijo que una de sus mayores virtudes era la sencillez; ¿lo recuerdan? ¿Por qué? Porque al generarse un impuesto único aplicado como sustitución de varios impuestos diferentes permitía una mayor justicia tributaria y una mayor facilidad de recaudación. Bueno, hay gente que cobra, que tiene un recibo de sueldo y que no paga IRPF: paga IRAE, con otras franjas ventajosas, y con un ficto. No pagan las horas extra como corresponde y no las liquidan dentro del sueldo. Me pueden decir que son propietarios. No, son empleados. Personal dependiente es chantajeado para que trabaje durante más de un año por exactamente la mitad del laudo decretado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Hablo de un laudo que ni siquiera surge de un acuerdo; se trata de un decreto del ministerio. Pero Cutcsa no cumple con ese laudo y paga el 50%. El compañero trabajador empleado de Cutcsa que protesta sabe que no queda como efectivo; entonces, no protesta. Además, el sindicato les advierte que no reclamen. Una persona me dijo: "Es un acuerdo que la persona acepta". Por suerte, nosotros no aplicamos el derecho germánico. Nosotros opinamos que la ley se aplica por encima de los acuerdos entre privados, sobre todo, porque consideramos que la parte más débil siempre debe ceder ante la más fuerte. Una persona que está buscando trabajo, obviamente, va a aceptar lo que se le imponga por más que eso viole el laudo o las leyes; si no, no existiría el laudo de las domésticas. ¿Por qué hacemos un laudo para el personal de limpieza? ¿Por qué hacemos un laudo para los guardias de seguridad si no pueden negociar? Precisamente, para defenderlos de estas prácticas. Quiere decir que los laudos del consejo de salarios no existen en Cutcsa.

Voy a hablar de la persecución sindical.

Cabildo era una agrupación sindical dentro de UTC y fue perseguida hasta su exterminio. Algunos de sus integrantes vinieron al Parlamento hace unos años. Después de eso, se los fue despidiendo por una u otra excusa, y no pasó nada.

Como dijo el compañero, no cumple con las líneas ni con sus deudas en el BROU. Tres millones de personas tuvieron que cargar durante el gobierno de Jorge Batlle con las pérdidas de Cutcsa y, pocos años después, con el gobierno de Tabaré Vázquez, volvimos a socializar las pérdidas de una empresa privada. ¿En aras de qué? De seguir manteniendo la empresa altamente ineficiente, altamente corrompida. Una empresa que tiene las ventajas políticas, empresariales y tributarias de Cutcsa no puede dar pérdidas; sin embargo, las tiene.

Entonces ¿cuál es el modelo empresarial de Cutcsa? Hay que tener en cuenta -quizás la mayoría lo sepa- que Cutcsa no es una empresa de transporte: es más fácil entenderla como una inmobiliaria que administra un complejo habitacional. Cutcsa nunca pierde porque los costos los terminan pagando los coches. El coche trabaja y es de cuatro propietarios, como un gran propietario. Pero cada coche es el que paga todos los costos. Cutcsa, simplemente, cobra un porcentaje de la producción de ese coche.

No decimos que Raincoop no haya tenido sus fallas. Cuando falla una cooperativa, muere; cuando falla Cutcsa, tres millones de ciudadanos pagan. Cuando Cutcsa toma el excedente de permisos de todas estas líneas que incumple y las apila para matar la 77 o la 21 -en algún momento fue tan escandaloso que la intendencia tuvo que parar un poco la mano-, en ese momento, esos coches están trabajando a pérdida porque no hay forma

de que sea rentable triplicar o cuadriplicar la cantidad de coches sobre un carril. Pero ¿quién paga esa pérdida? Las razones sociales, las sociedades de hecho, los pequeños propietarios y no la administradora. Si entra un millón más, cobra el porcentaje aunque los costos de la producción de ese millón de recaudación haya sido tres millones. ¿En qué termina esta historia durante la última crisis? Cientos de partes de pequeños propietarios de Cutcsa terminaron en manos de la inmobiliaria, de lo que nosotros conocemos como Cutcsa, la administradora. No solamente la sociedad toda tuvo que pagar sino que, además, los mismos propietarios de Cutcsa fueron despojados. Un propietario de Cutcsa que se mueva puede tener serios problemas en talleres, en conseguir financiación. Si alguno quiere, puedo contactar con gente de Cutcsa: empleados y propietarios.

Quiero hablar de los permisos fantasmas. ¿A qué me refiero? A coches de Cutcsa que son desafectados, que no tienen un permiso y que deberían venderse o desguazarse. ¿Qué hace Cutcsa? Tiene dos coches con el mismo número andando por diferentes zonas. Un coche anda por la L1, entre las quintas, y otro por 18 de Julio. La indefensión que tenemos ante ese tipo de abusos es absoluta. Recuerdo cuando estaba el compañero Mariano Arana en la intendencia y a nosotros se nos controlaba en forma directa -en lo que hoy es la terminal Paso de la Arena- para que no invirtiéramos los coches, es decir, el que iba para Pajas Blancas no podía ir hacia la Barra de Santa Lucía. Básicamente, se buscaba que Cutcsa se pusiera tres minutos adelante nuestro. Los inspectores de la intendencia estaban controlándonos. Un día, tuve una discusión fuerte con un compañero inspector. Le digo: “Vamos al bar y yo te pago lo que tomes. Si ves un solo 135 o un solo 134 en el día, te regalo mi sueldo”. Me empezó a gritar. Había una línea fantasma a dos cuadras de donde nos presionaban para no invertir dos coches que tienen nueve minutos de diferencia. La línea fantasma era la 135 y estaba pasando dos veces al día. ¿Por qué? Porque dejaban a los niños de la escuelita de O'higgins a pata y, en cualquier momento, los vecinos iban a prender fuego la intendencia, a Cutcsa, etcétera. Entonces, ahora van y pasan por la escuela. Los niños tenían que caminar hasta Camino Tomkinson.

Quiero hablar de los permisos a pedido.

Cutcsa recibe la cantidad de permisos que quiere y por eso es que hoy tiene permisos de más. Voy a darles un ejemplo que es casi perfecto. ¿Se acuerdan de la M1? Piensen en la M1 y en la C1. Es la misma línea con unas pocas paradas más. Cutcsa recibió los permisos, hizo lo que quiso con ellos y puso sus ómnibus donde quiso; luego, pidió más permisos para la C1.

Hoy, Coetc necesitaría treinta permisos más para brindar un servicio medianamente normal, pero no me los dan. ¿Cómo se soluciona? Puede sonar feo, pero sobreexplotando el personal. Por suerte, soy guarda, pero los compañeros que están conmigo manejan. Si a usted le falta un 10% de permisos, saca doce minutos a un viaje de dos horas. Eso afecta la siniestralidad, contribuye al estrés de los compañeros, no se llega en hora, hay costos por rotura de coches, etcétera.

Tenemos el problema de que Cutcsa hace lo que quiere. Por ejemplo, si mañana hay un espectáculo en Santa Catalina, Coetc no puede mandar un coche hasta allí. ¿Por qué Cutcsa manda el 100 y el 110 al Teatro de Verano? Todos conocen por dónde van el 100 y el 110. Lo más cerca que pasa del Teatro de Verano es a la altura de 18 de Julio. Pero, hay una peculiaridad. El 105 y el 109 no van al Teatro de Verano sino el 100 y el 110. Eso es porque por el Teatro de Verano pasan el 300 de Ucot -que compite con el 110- y el 405 de Coetc, que compite con el 100. Por lo tanto, no hay interés en brindar un servicio. Entonces, cuando la intendencia permite eso no está preocupada por el usuario

o por el vecino; está dando una ventaja. En los momentos de alta rentabilidad de una línea, Cutcsa manda coches aunque no le corresponda. Yo no tengo problema en que Cutcsa me mande el triple de coches 117, pero no me puede mandar un 100 y un 110.

Por el contrario, Coetc y Ucot no pueden pasar con la 316 ni con la 405 por la puerta del *shopping* de Punta Carretas; en ese caso, el señor intendente se olvida de los vecinos. Ahí, el discurso de que es interés de los vecinos se acaba. Tenemos que doblar una cuadra antes del *shopping* de Punta Carretas.

Voy a hablar de la distribución arbitraria de los subsidios.

Los subsidios deberían ser distribuidos en forma clara y racional; a mí se me ocurre por pasajero. Cabe recordar que el cúmulo de subsidios que hay en el transporte -con orígenes muy variados- intenta bajar el costo para el usuario. Entonces, habría que premiar la eficiencia y dar los subsidios para abaratar el boleto del pasajero. Sin embargo, inventamos una cantidad de sistemas. Por ejemplo, les voy a comentar el que más nos afecta como Coetc.

Nosotros tenemos que comprar coches enormes, y los habrán visto. ¿Por qué? Por lo que les dije: nos faltan treinta permisos. ¡Imaginen la situación si compráramos coches chicos! Pero se nos penaliza en la distribución del subsidio para el gasoil porque dicen que gastamos mucho. Gasto más gasoil porque el coche es más grande y porque llevo pasajeros. No hay coche que gaste menos que el que va a paso de peatón y vacío. Sin embargo, se inventa un sistema para favorecer cierto modelo empresarial. Para colmo, el consumo marcado varía si Cutcsa no cumple. Esto es como les digo; pidan información si quieren. Si tenemos una norma que nos discrimina, podemos adaptarnos. Pero, en cuanto nos adaptamos, cambia; es triste pero es así. Cutcsa no cumplía con el consumo, con los gramos marcados de combustible, y la cifra fue subida para que la empresa siguiera cobrando. Se instrumentó un premio por lo ahorrativo que era Cutcsa que solo podía cobrar la empresa. Si no lo lograba cobrar se subía el tope para que Cutcsa quedara adentro y las cooperativas por fuera.

Se nos presiona para comprar coches medios. Se nos pide que compremos coches chicos -Mercedes Benz- pero, si toda la flota es de coches medianos, directamente dejamos la mitad de la gente a pata. Para colmo, salen decretos como los de los coches de 8 metros, con un detalle que ya es cómico: 2,40 metros, 8 metros de largo, y hay que comprarlos sí o sí para obtener la línea local. Ahora bien, Cutcsa hace la línea local con el coche que quiere; ¡les falta poner un acoplado! Y nadie dice nada.

¿A qué voy con todo esto? Es muy difícil no pensar que está decidido que las cooperativas tenemos que desaparecer para garantizar ese monopolio privado cuando se permite todo esto y nosotros tenemos que competir con todas estas desventajas y con el sistema tributario, un capítulo aparte. Por más eficientes que seamos, es muy difícil si esto se permite. Y gran parte de estas cosas van en contra de la ley; sin embargo, se permiten. Entonces ¿qué tenemos que esperar como cooperativistas? ¿Tenemos que esperar estos veinte años -en realidad son menos, porque van corriendo- para que se concrete este monopolio para favorecer a una persona con nombre y apellido, Juan Salgado -de la empresa Cutcsa-, que luego va a ser un perjuicio para todos porque no habrá gobierno que pueda ponerlo en cintura porque no va a haber forma de que atienda bien? Todos sabemos que un monopolio privado, después que tiene el control, da el servicio como le resulta más rentable. Lo vemos en el Transantiago con barrios enteros sin locomoción.

Veo que nos están condenando para favorecer a una empresa que quiere ser monopolio, sin ninguna ganancia y con enormes perjuicios para la sociedad.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Tengo una cantidad de preguntas. Voy a leer la versión taquigráfica porque se hicieron denuncias muy importantes. Luego, veremos qué planteo hacemos.

Yo pensé que el tema de Raincoop estaba terminado -bien terminado- y en orden.

Tenía entendido que todos ustedes eran trabajadores de Coetc, pero hoy vienen como trabajadores de cooperativas a plantear un tema propio de las cooperativas.

Con respecto a los ochenta trabajadores que fueron obligados a jubilarse, no entendí por qué les hacen un juicio a los trabajadores actuales.

Por otro lado, está la situación de los trabajadores de Raincoop que están en seguro de desempleo y que se quedan sin ese beneficio. Me gustaría ver qué se puede hacer al respecto. Yo había entendido que el tema de los trabajadores quedaba solucionado cuando se encontró la solución de Raincoop.

En cuanto a los permisos que tiene Cutcsa y que no utiliza, me quedó la duda -porque no entiendo- de por qué no hay una fiscalización.

También tengo dudas con relación a los ómnibus que -según me acotó el diputado Peña- se llaman gemelos o líneas gemelas, que son las mismas.

Asimismo, quisiera saber por qué Coetc no puede conseguir más permisos cuando se dijo que le faltan veinte permisos. Y me quedaron tremendas dudas sobre la distribución de los subsidios.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- En primer lugar, quiero agradecer a los trabajadores que participan hoy de la reunión.

Quisiera hacer algunas puntualizaciones y, luego, plantear algunas consultas.

En lo personal, quiero dejar claro que estoy en desacuerdo con un monopolio en el transporte. No es la primera vez que lo manifiesto; en alguna oportunidad, los compañeros me han escuchado decirlo, más allá de que no soy miembro de la Comisión. Quiero dejar claro esto, porque creo que debe haber una balanza en el transporte para poder equiparar en algún momento lo que pueda ser un desequilibrio en el transporte en general.

Sin embargo, hay algunos temas que han planteado los trabajadores acerca de los cuales tengo dudas, y quiero hacer algunas preguntas, porque no me queda claro cuál es el sentido de que estén aquí ni a quién representan.

Ustedes plantearon algunas denuncias que son bastante profundas. Lo que hace esta comisión, como todas las comisiones del Parlamento, es mediar en algunas situaciones particulares que tengan los trabajadores con los empresarios, y están los mecanismos que tiene la institucionalidad, en este caso, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Intendencia, para hacer estas denuncias que han planteado, que no son menores. Me parece que sería bueno dejar esto bien claro, porque hay otros mecanismos para utilizar.

Quiero decir que estuve en la reunión de la Comisión de Legislación del Trabajo a la que concurrieron los trabajadores. Ellos pertenecían a una corriente gremial dentro de la UTC y fueron a plantear varias problemáticas que tenían en el movimiento sindical. Desde la Comisión se les dijo que tenían que discutir políticamente en el gremio para ganar o no la representatividad.

Si despidió a estos trabajadores, no tengo idea, pero quería dejar claro esto, porque estuve presente en esa reunión.

Por otra parte, ayer estuvimos recibiendo a representantes de Ascot en la Comisión de Legislación del Trabajo. Debo decir que comparto algunos planteamientos que hacen ustedes y que también hizo Ascot. Puedo tener mis diferencias en algunos otros aspectos pero, en lo conceptual, entiendo las reivindicaciones que plantean ambos y me parece de recibo poder profundizarlas.

Hoy también vamos a recibir al Directorio de Coetc. Entonces, quisiera saber en carácter de qué y en representación de quién vienen ustedes, porque pertenecen a una cooperativa, son cooperativistas, y algunos de estos temas se discuten dentro de las cooperativas. Lo pregunto en el buen sentido; no lo vayan a tomar a mal.

Tengo unas cuantas preguntas, pero me las voy a reservar para planteárselas al Directorio de Coetc, porque son temas de trabajo y estratégicos de una cooperativa, y no quiero involucrar a los trabajadores. Entiendo que no tendrían por qué responderlas ya que son de manejo interno. Me refiero, por ejemplo, a lo que planteaba el diputado Lafluf Hebeich, a cuántos cartones precisan para seguir trabajando, a cuántos de los cartones les dieron en esta bonificación con Raincoop y a cuál fue el compromiso político que hizo la cooperativa en aquella redistribución de personal, porque sabíamos que en la negociación estaban tanto Ascot como el Directorio de Coetc, los trabajadores y el Directorio de UCOT.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quiero aclarar que el pedido de reunión a esta Comisión era de los trabajadores y, como consecuencia, decidimos invitar al Directorio de Coetc.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Comparto lo que dice el diputado Lafluf Hebeich. Nosotros estamos al tanto de esto porque leímos la versión taquigráfica de la sesión anterior de la Comisión.

Sé que hubo cuestionamientos por parte de algunos legisladores sobre nuestra comparecencia en el día de hoy, pero creo que como ciudadanos de esta república democrática tenemos derecho a hacer sentir nuestra voz, aunque tengamos una herramienta o una representatividad dentro de nuestra cooperativa. Y no le estamos faltando el respeto al movimiento sindical, a nuestros directores ni a nuestros compañeros cooperativistas. Somos una voz que hemos salido a hablar. Después de la caída de Raincoop, del asesinato de Raincoop, nos hemos levantado. El sistema cooperativo, los compañeros cooperativistas no estamos en contra de los consejos directivos ni de nuestra herramienta sindical; estamos en la misma lucha. Nosotros no tenemos ningún compromiso con nadie. No tenemos ningún compromiso político, empresarial ni sindical. Por más que algunos de los que firmaron y de los acá presentes estamos afiliados a nuestra herramienta sindical, no tenemos compromisos con nadie.

Quiero responder al diputado Lafluf Hebeich con respecto a los veintidós compañeros. Se les termina el seguro de desempleo y no se sabe qué va a pasar. Nuestro sindicato todavía no tiene una solución definitiva. El tema de los juicios es bien claro. En el decreto, la Intendencia de Montevideo establece que se va a crear un fondo de solidaridad y que nosotros tenemos que aportar a ese fondo, porque los trabajadores tenemos que financiar la reforma del transporte. Eso lo dijimos cuando estuvimos en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas el 12 de noviembre. También dijimos que seguimos desangrando a los trabajadores del sistema cooperativo. Ahora, esos compañeros se quieren acoger a ese decreto municipal que marcó el cierre de Raincoop. Ese decreto tiene un punto que habla del fondo de solidaridad, y quiere que nosotros lo paguemos, porque la intendencia dictaminó eso.

Pero he aquí la otra contradicción. Hay cerca de trescientos compañeros cooperativistas que están litigando contra la intendencia y, por ley de tercerizaciones, quieren llegar a responsabilizar a la intendencia. Y la intendencia, con todo su aparato jurídico, está demostrando que no tiene nada que ver. Pero ¿cómo? ¿Puede imponerme que tengo que colaborar con un fondo de solidaridad? ¿Por qué yo le tengo que financiar la paramétrica electoral al ingeniero Martínez? Díganme; yo soy un trabajador. Martínez cerró Raincoop. Perdón; cuando hay que decretar algo medio feo, Martínez no está, se toma el avión. Quien firmó el decreto del cierre de Raincoop fue Curutchet. También fue Curutchet quien firmó el decreto de la rebaja de horarios en las horas valle. ¿Por qué nosotros, los trabajadores, tenemos que financiarle eso a la intendencia? ¿Por qué nosotros tenemos que pagarle? Entonces, esos compañeros, en virtud de que quedaron en la nada, que quedaron en el olvido, que obligaron a jubilarse, iniciaron sus acciones y vienen por ese punto del decreto municipal. Nos pueden decir que eso se decidió en una asamblea que fue un caos, en la asamblea del cierre, pero primero lo decretó la intendencia.

Entonces, señor diputado Lafluf Hebeich, nosotros tenemos que hacernos cargo de la primera etapa de la reforma del transporte, que fue el cierre de Raincoop.

En cuanto a la representación, quería aclararlo, porque leí la versión taquigráfica. Somos un grupo de compañeros, y dentro de nuestro grupo hay compañeros de la otra cooperativa, que están en la misma línea; no nos estamos oponiendo a nuestra herramienta.

Si el señor legislador participó de la Comisión en el día de ayer, sabe que vamos en la misma línea, o sea que no hay contraposición.

SEÑOR LATOUR (Jean).- En cuanto a la representación, seré muy concreto.

En unas horas, el compañero reunió ochenta firmas. No sé si habrán sido diez los compañeros a los que les pidió y no firmaron. Esta problemática dentro de las cooperativas la conoce cualquier compañero. Algunos tienen más facilidad de palabra que otros. Los compañeros quieren que eso se trate. ¿Por qué no en los otros ámbitos o utilizando los otros mecanismos? Por una razón muy sencilla. Esto es una opinión personal y creo que los compañeros la comparten. Lamentablemente, se ha abusado de nuestra buena fe; se ha abusado de la tolerancia especial que se tiene por la afinidad. Lo que a otros no se le hubiera tolerado, acá se toleró durante años. Estamos cansados de hablar entre cuatro paredes y de ver cómo se nos va matando de a uno, de cómo se hace todo esto y de cómo se nos toma el pelo, porque se nos dice que sí y lo único que estamos esperando ahora es saber si van a matar a UCOT o a Coetc.

Ayer el compañero Suárez se equivocó en una entrevista en la televisión, porque dijo que éramos siete y quedamos cinco. No; éramos siete y quedamos dos. Fue un simple error del Flaco Suárez al declarar; quedamos dos y nadie duda de que vienen por la próxima.

¿En qué ámbitos? ¿Encerrados entre cuatro paredes, con un compañero que nos dice que sí a todo, como ocurrió con los compañeros de UCOT, que fueron a hablar con la compañera por el tema del terreno y ella les dijo que la orden venía de más arriba? Entonces, salimos o esperamos que nos maten, y estamos hartos de que nos maten porque el señor Salgado es amigo del presidente. Estamos hartos, especialmente los que militamos desde los quince años. Milité en el Comité de Base América Libre, Comercial III, cuando estaba arriba del taller, y en el Comité de Base Punta Carretas- Ibiray, Coordinadora “N”.

Estamos hartos porque, lamentablemente, los compañeros blancos y colorados no habrían podido hacer eso, porque hubiéramos peleado, no nos hubiéramos dejado matar. ¿Se entiende por qué no vamos a los otros ámbitos? Hay compañeros del sindicato que salieron de otros ámbitos. ¡Bien por ellos! Tengo total confianza en el compañero que encabeza Ascot- Coetc; tengo total confianza en el Flaco Suárez. Pero creo que todos pecamos de un exceso de tolerancia y de confianza. Por eso no estamos reuniéndonos entre cuatro paredes. Y por eso, quizás, molestó que saliéramos a una radio.

(Interrupciones)

——Solo explico por qué lo hicimos.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- No estoy diciendo que no pueden salir a la calle, porque todos los trabajadores independientes, que están formados en una cooperativa o en un gremio, pueden salir a reclamar sus derechos, y eso es fundamental. Lo pregunté porque ustedes están en una cooperativa y el diputado Lafluf Hebeich me dijo que estaba la directiva. Se trataba de una consulta. Además, ayer vino una delegación de Ascot, y sabemos que las reivindicaciones que ustedes plantean son iguales a las que plantea el directorio, en algunos aspectos, y Ascot, en otros. Yo no estoy diciendo que esté mal que ustedes hayan venido a la Comisión. Solo hice una consulta, porque después, cuando uno quiere trasladar algunos puntos, habiendo tantos compañeros de la misma cooperativa, no sabe a quién dirigirse. Es solo una apreciación. Y reitero que no estoy en contra de que vengan, porque ni en esta Comisión ni en ninguna otra se cierra la puerta a nadie; por lo menos, eso es lo que tengo entendido.

También pasó lo mismo cuando recibimos a los trabajadores de Raincoop. Lo digo porque estuve en casi todas las reuniones. Y no vinieron a tres trabajadores: vinieron veinte, y ninguno se contraponía con los que venían antes. Y todos fueron recibidos.

Reitero que lo pregunté porque pertenecían a una cooperativa y sabíamos que se iba a citar al directorio, que tenía la misma posición. Nada más. Ustedes pueden venir cuando quieran.

Aquí no estamos hablando de política; estamos buscando una solución al problema. Como dije antes, coincido en algunos de los aspectos planteados; coincido en que no puede haber un monopolio del transporte. Creo que coincidimos en varios puntos. Entonces, no puedo estar en contra de que estén aquí. Solo pregunté por quién venían.

Conozco bastante de transporte. Sé cuantos afiliados tiene Ascot, de qué lugar son los afiliados, cuántos no están afiliados y cuáles son los directorios, porque estuve en el ejecutivo de la Unott. Al compañero lo conozco bien; en alguna movida anduvimos juntos. Realmente, hice una consulta de apreciación; no estoy en contra de los trabajadores. Esa es la realidad.

SEÑOR LATOUR (Jean).- Cronológicamente, creo que la primera entrevista pedida fue la nuestra. Luego, dos directores y un fiscal de la cooperativa concurrieron aquí para reunirse con algún diputado. Posteriormente, Ascot estuvo en la reunión, lo que -reitero- respaldo plenamente.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Deben haber leído en la versión taquigráfica el aspecto vinculado con la representatividad, que no estoy poniendo en tela de juicio, pero estamos acostumbrados a negociar con organizaciones, sean empresariales, patronales o el Estado. Digo esto para poder comprender exactamente la situación, porque no conozco tanto del transporte, salvo del de Maldonado.

Ustedes son socios cooperativistas de una cooperativa. Son dueños de su fuerza de trabajo y del capital de esa cooperativa. Y tienen un estatuto y una organización que

les permite administrar una cooperativa, como una forma empresarial. Es eso lo que estoy planteando. No son una organización sindical de trabajadores asalariados; son dueños de una empresa. Y en ese sentido vienen a hacernos un planteo, que escuchamos. Quiero que eso quede determinado, porque cuando se reclama, me quedan dudas desde qué perspectiva se hace, es decir, si se reclama desde una organización sindical o desde un socio de una empresa cooperativista, con la participación del capital que sea, que tendrá su forma para funcionar, como otro directorio. Quiero tener claro este concepto para cuando nos reunamos con la directiva. Inclusive, quiero conocer los procedimientos. En ese sentido, me gustaría que, en forma breve, me digan si se elige por voto secreto o cuáles son los mecanismos para resolver.

Hago estas consultas porque en Maldonado no había cooperativas, y aquí encuentro una realidad distinta.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- A mí me corresponde hacer una aclaración porque cuando ustedes solicitaron la reunión nosotros hicimos un planteo político con respecto a la necesidad -no de no recibirlos, porque por algo están acá- de conocer la opinión de su Comisión directiva. En realidad, acá ninguno masca vidrio; todos tienen sus experiencias. Aquí todos somos diputados y seres políticos. Y sabemos que ante situaciones complejas, como las que plantean respecto al sector del transporte de Montevideo, es importante conocer la expresión de todos los que quieran venir, pero también la de los organismos representativos de cada uno de los lugares donde están. Me parece que eso también hace a la seguridad que ustedes puedan tener a la hora de establecer algún tipo de negociación con las autoridades competentes. Creo que es importante señalar esto para que quede claro.

Yo no leí la versión taquigráfica, pero sí estuve en la reunión; inclusive, hay cosas que se discutieron que no constan allí.

Nosotros hemos recibido -y seguiremos haciéndolo- a cualquier persona, organización o entidad que solicite una reunión en la Comisión, siempre y cuando contemos con la posición oficial de cada uno.

Es más: comparto lo que expresó el diputado Reutor en el sentido de que no deseamos -creo que ninguno de los que estamos acá- el establecimiento del monopolio del transporte en Montevideo. Creo que hoy no existe el monopolio del transporte, pero sí una posición dominante. En el mercado, la empresa Cutcsa tiene una posición dominante importante, por deficiencias del organismo regulador, por eficiencias de la empresa -como se ha señalado con respecto a determinadas situaciones- y, seguramente, por deficiencias del organismo que tendría que controlar esa situación. No tengo dudas de ello. No tengo pruebas de lo que se ha dicho aquí, pero seguramente eso va a ser parte de lo que la Comisión va a trabajar, citando a los distintos organismos, a la empresa y al sindicato para que también corroboren parte de lo que ustedes están señalando.

Para mí, lo que aquí se dice es importante. Además, esta es una comisión parlamentaria que asesora a la Cámara. Es más, si fuera por mí -hablo a título personal; no quiero involucrar en esto a la fuerza política-, creo que no debería existir el servicio privado de transporte público. Soy hincha de las cooperativas, pero creo que tampoco deberían existir en el transporte. La Intendencia sería la que tendría que brindar el servicio y jugar un papel importante en este tema. Pero esto no está resuelto o se ha resuelto de otra manera.

De todas maneras, es un hecho que se están dando determinadas transformaciones en el sistema del transporte, que pueden ser compartidas o no por cada uno de nosotros. Y se van a dar por la vía de los hechos o de la negociación. Siempre es

muy fácil echar las culpas al otro de las cosas que suceden. En el caso de la empresa Raincoop, participé en millones de reuniones a puertas cerradas para que no cerrara desde hace aproximadamente diez años. No estaba Martínez. Yo soy del mismo partido, pero no de su sector político; me quedaría muy cómodo, quizás, decir eso. Se hicieron infinidad de reuniones para tratar de que no cerrara, pero, a veces, pasa. Podemos discutir si la solución fue la mejor posible, en cualquier lugar.

Ahora, ante esta situación, tenemos que ver cómo podemos procesar esto, tanto ustedes en sus organizaciones más representativas y nosotros, desde aquí. Hay que aclarar que los recibimos, pero no tenemos ninguna potestad desde el punto de vista legal para incidir en las políticas. Podemos tener voluntad política, pero ustedes tendrían que considerar qué medidas propone el sector cooperativo -quizás lo hicieron y no lo percibí-, porque tengo entendido que la Intendencia está abierta -eso es lo que he sentido- ante determinadas situaciones. Me parece que eso puede ayudar a que el sector cooperativo tenga mayor incidencia a la hora de establecer una serie de políticas que reestructuren el transporte de Montevideo para bien de la población.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Quiero hacer referencia a un tema que nos quedó en el tintero.

Me refiero a los permisos de la línea D 10 de la ex Raincoop, que eran urbanos. Hoy en día, esos diez permisos -creo que era esa la cantidad- fueron transformados por Cutcsa en suburbanos. Están numerados, del 11 al 27, con coches nuevos, flamantes y automáticos, de marca Mercedes Marco Polo. O sea que ahí hay otra prueba. ¿Por qué tiene permisos suburbanos la línea D 10, que era una línea urbana? En esa transferencia, por supuesto, hay una ganancia empresarial. No es lo mismo una cuarta parte en la suburbana, que vale US$ 90.000, que una cuarta parte en la urbana, que vale US$ 50.000. Este es un tema muy extenso, que no alcanza con una sesión de una hora.

Nosotros, como cooperativistas, mostramos nuestro descontento y venimos a manifestar cosas que no han sido planteadas. No nos oponemos a nuestra organización y, menos, a nuestro Consejo directivo, por más que también seamos propietarios. No tenemos compromiso con nadie.

También quiero agregar que el 2 de febrero, en un titular del diario *El País*, el señor Salgado manifestó que las cooperativas hicieron perder diez años al transporte. A mí, Salgado, con los aportes que tuve que hacer en diez años, me hizo perder mucha plata, porque los aportes que él evade los tuve que pagar yo y Juan Pueblo.

Agradecemos al señor presidente y a los señores legisladores por habernos recibido. Espero que hayamos informado de la mejor manera. Si quedara algo en el tintero y algún legislador nos quiere contactar, más allá de banderas políticas, estamos a sus órdenes.

SEÑOR LATOUR (Jean).- Quiero aclarar al señor diputado De los Santos que el directorio de la cooperativa se elige en elecciones, por voto secreto, por listas con sistema preferencial de suplentes, controladas por la Corte Electoral. De igual manera se elige la Fiscalía de Coetc.

En cuanto a Ascot, también realiza elecciones por voto secreto, sistema de cruces, pero sin el control de la Corte Electoral.

Con respecto a si somos empresarios o trabajadores, somos trabajadores -al igual que un cuartero de Cutcsa, que es un trabajador-, a veces con ciertas desventajas, inclusive, de tipo legal. ¿Qué queremos? Antes que nada, como señaló el compañero diputado, corresponde al directorio decir lo que quieren las cooperativas. ¿Qué queremos

los trabajadores cooperadores? Un mínimo de equidad, un mínimo de igualdad en las reglas de juego. No podemos salir a trabajar y saber que cuando prendemos el coche, ya tenemos un costo impositivo diferente; que el control es diferente; que las reglas no son claras y, además, solo corren para nosotros. Queremos eso: reglas claras para todos. ¿Qué pretendemos del Parlamento? Leyes que den un marco único a un servicio que es regulado, tarifado y subsidiado.

Acá no estamos diciendo que Salgado despilfarra, que hace lo que quiere con su dinero o que hace *shopping* con su dinero. ¡La gente de Maldonado paga impuestos para pagar el descontrol de Cutcsa! Paga impuestos para cubrir el déficit de BPS, que no tendría que ser tan grande si Cutcsa aportara correctamente. Ustedes discuten semanas por 4.000.000 para la educación, pero solo en el caso de las sociedades anónimas del transporte en Montevideo hablamos de 10.000.000 a las risas.

Entonces, eso queremos, reglas equitativas.

¿Cómo instrumentar la reestructura del transporte? Le corresponde a la Intendencia. ¿Cómo adecuarla a la realidad de las distintas empresas? A través de los consejos directivos.

Nada más.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En primer lugar, planteé al presidente de la Comisión que sería casi una falta de respeto recibir a la siguiente delegación durante dos minutos e irnos. Por lo tanto, se suspendió esa comparecencia.

Por otra parte, el señor diputado Caggiani decía que no tenemos potestad para determinadas cuestiones, pero quiero aclarar a la delegación que sí tenemos la obligación de actuar como nexo y recibir los planteos. Hay otras instancias y, seguramente, habrá otras negociaciones, a nivel de la Intendencia o lo que corresponda.

Simplemente, quiero agradecer la presencia de la delegación en la Comisión. Yo también soy absolutamente contrario a los monopolios. Hace pocos días, cuando estábamos tratando la rendición de cuentas, denuncié…

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Públicos y privados.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- A raíz del comentario del diputado Caggiani, voy a dejar expresa constancia en la versión taquigráfica de que hice campaña en contra de la privatización de las empresas públicas, contrariamente a mi partido.

Como decía, hace algunos días denuncié en la Cámara la concentración y los oligopolios que hay en muchos más sectores de los que ustedes han señalado -ahora voy a agregar el del transporte- : la industria cárnica, entre otros rubros de la industria, la agricultura y la forestación. Soy contrario a todo eso.

Tengan la certeza de que pueden venir a este ámbito cuando sea necesario, pueden pedir entrevista cuando quieran; en definitiva, tenemos la obligación de recibir los planteos.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Como bien señaló el diputado Reutor, que nos visita, hasta la última sesión de la Comisión el criterio fue recibir a todas las partes, como lo hicimos con respecto al caso Raincoop, tal como lo expresé en la reunión pasada. Planteamos esto en el entendido de que cuanta más información y más elementos tengamos, mejor composición de lugar nos podemos hacer para, a partir de ello, tomar posición y trabajar en acciones concretas. Como habrán leído en la versión taquigráfica, para mí era muy importante la comparecencia de ustedes. Luego de escucharlos, no solo

reafirmo la importancia, sino que entiendo que ha sido una visita sustancial en lo que refiere a la información, que no es nueva en esta Comisión en un montón de aspectos.

Entonces, si bien se trata de un tema departamental en algunos aspectos, creo que estamos hablando del sistema nacional de transporte. Como planteamos prácticamente desde que empezamos a trabajar en esta Comisión, tenemos que poner cabeza en algunos cambios que parecen necesarios. Para empezar a hablar de soluciones tenemos que advertir que tenemos un problema. Si no lo advertimos, evidentemente, estaremos muy lejos de una posible solución.

Creo que la visita de ustedes aporta en el camino de sensibilizarnos en cuanto a que tenemos problemas que son realmente importantes, pero no todo está mal. Por el contrario, hay un montón de cosas que están bien y sobre lo construido se puede corregir, lo cual hoy es una necesidad.

Gracias.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- No voy a hacer terapia acá.

Como he dicho, la concepción de la República tiene que ver con organizaciones sociales fuertes, democráticas, que generen mecanismos de interlocución válidos entre el Estado y los actores del capital y del trabajo. Confirmo esto porque por esta vía vamos a escuchar miles de planteos, pero cuando vayamos a resolver, tendremos que hablar con las estructuras organizadas del Estado y de la sociedad civil. Podemos escuchar, pero somos conscientes de que no vamos a resolver los problemas si no es con la estructura de las cámaras empresariales, de los sindicatos o de los cooperativistas. Digo esto porque, de lo contrario, podemos generar una expectativa que está lejos de la institucionalidad.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Ya me había despedido, pero voy a intervenir nuevamente.

Señor diputado De los Santos: nosotros venimos a informar, no a negociar. Venimos a informar a todos los sectores de los diferentes partidos por igual. No venimos exclusivamente a su despacho ni al del diputado Adrián Peña, del diputado Lafluf Hebeich o del diputado Tierno. Venimos a informar a todos por igual; venimos para que todos escuchen nuestras palabras.

Desde ya, muchas gracias. Estamos a sus órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su participación.

Pueden quedarse tranquilos en el sentido de que la Comisión seguirá recibiendo a quienes lo soliciten.

Se levanta la reunión.

===/